JAHRGANG 7

SEPTEMBER 1958

9

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU





VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT HALLE/SAALE · EINZELPREIS DM 1,–



Wissen Sie schon ...

- *daß diese E 18 31 am 9. Juni 1958 die erste planmäßige Zugfahrt auf der neu elektrifizierten Strecke von Dessau nach Leipzig ausführte? Der Zug erreichte den Hbf Leipzig um 12.03.*

- *daß der Versuch der SBB, die Elloks und Reisezugwagen mit grünem Anstrich zu versehen, sich nicht bewährt hat? Die SBB ist wieder zum braunen Anstrich übergegangen.*

- *daß die Konstruktionsarbeiten an der ersten elektrischen Lokomotive, die für die Deutsche Reichsbahn nach dem Kriege gebaut werden wird, abgeschlossen sind? Es handelt sich um eine Bo'Bo'-Mehrzwecklokomotive für 16 ²/₃ Hz und 15 kV.*

- *daß bis zum Jahre 1965 etwa 80 bis 85 Prozent aller Eisenbahnzüge auf den Sowjetischen Eisenbahnen durch Elloks bzw. Dieselloks gefördert werden sollen? 1970 sollen dann sämtliche Dampflokomotiven durch Elloks und Dieselloks ersetzt sein. Dadurch wird sich die Transportkapazität um 50 bis 100 Prozent erhöhen.*

- *daß die Französischen Staatsbahnen das mit dem sogenannten Industriestrom betriebene Streckennetz (25 000 V, 50 Hz) in den nächsten Jahren um weitere 1200 km ausdehnen wollen?*

- *daß die Deutsche Reichsbahn ein neues Signalbuch herausgibt? In diesem Buch werden wesentliche Vereinfachungen in der Signalgebung und auch die neuen Lichtsignale enthalten sein.*

AUS DEM INHALT

*) Wir machen unsere Leser darauf aufmerksam, daß das Heft 8/58 ohne Beilage „Elektrotechnik für Modelleisenbahner" erschienen ist. D. Red.

Titelbild

Rekonstruktionslokomotive Baureihe 58^{30} der Deutschen Reichsbahn (früher Baureihe 58^{10-21}; pr G 12) Foto: G. Illner

IN VORBEREITUNG

Bahnhofsgleispläne
Die Typenbezeichnung der Reisezugwagen
Die Rekonstruktionslokomotive Baureihe 22 der DR

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft", Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 01 14 48. Typographische Gestaltung: Herbert Hölz. Erscheint monatlich: Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei". **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft", Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale). Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

7. JAHRGANG · BERLIN · SEPTEMBER 1958 9

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

BRUNO SCHMIDT, Berlin

Die neue ökonomische Form bewährt sich

Im Messehaus Petershof zeigt die Firma Zeuke & Wegwerth KG zur Leipziger Herbstmesse 1958 ihre bekannten Spielzeug- und Modelleisenbahnerzeugnisse. Dieser Berliner Produktionsbetrieb arbeitet seit 1956 mit staatlicher Beteiligung.

Am Beispiel dieses Betriebes wollen wir die Berechtigung der Worte des Stellvertretenden Ministerpräsidenten der Deutschen Demokratischen Republik, Walter Ulbricht, auf dem V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands nachweisen, daß die Umwandlung der alten hemmenden kapitalistischen Produktionsverhätnisse durch die staatliche Beteiligung den Privatbetrieben eine äußerst günstige Entwicklungsmöglichkeit sichert, und es allen Privatunternehmern freisteht, ebenfalls diesen Weg zum Sozialismus zu beschreiten.

Der Betrieb Zeuke & Wegwerth KG war auch bis zur Aufnahme der staatlichen Beteiligung rentabel und zeigte eine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung. Die Inhaber entschlossen sich jedoch zur Aufnahme einer staatlichen Beteiligung aus der Erkenntnis heraus, daß die Zukunft in unserem Lande dem Sozialismus gehört, und sie mit der Entwicklung mitgehen wollen. Zum anderen hatten sie große Pläne, die sie nicht allein realisieren konnten. So war die Idee der Fertigung von Modellbahnerzeugnissen in der Baugröße TT schon einige Jahre alt. Dazu mußte der Betrieb jedoch eine technologische Wandlung erfahren. Dies war nun mit Hilfe unseres Staates möglich.

Eine viertel Million DM standen dem Betrieb nach Aufnahme der staatlichen Beteiligung zur Verfügung, um die technologischen Verbesserungen vorzunehmen. Die günstigen Auswirkungen der Umwandlung des Betriebes in einen halbsozialistischen wurden bald sichtbar.

Außerdem konnte durch neue Maschinen und Fertigungsverfahren der Preis einiger Erzeugnisse auf dem Binnenmarkt gesenkt werden. Der Ladenpreis für den Uhrwerks-Personenzug sank zum Beispiel von 40 DM auf 29,85 DM.

Von 1957 zu 1958 wird eine Produktionserhöhung um 35 Prozent erwartet. Der Export konnte in dem gleichen Zeitraum um 400 Prozent gesteigert werden.

Eine weitere wichtige Auswirkung der staatlichen Beteiligung ist die Einführung der Lohntarife der volkseigenen Industrie ab 1. April 1958 und die Umstellung der Entlohnung auf den Leistungslohn.

Das neue Verhältnis der Belegschaft zum halbsozialistischen Betrieb kommt auch darin zum Ausdruck, daß Pläne für einen innerbetrieblichen Wettbewerb ausgearbeitet werden.

Die Leitung des Betriebes liegt in den Händen der Komplementäre. Sie werden in keiner Weise in ihren persönlichen Entschlüssen beeinflußt. Gemäß des Gesellschaftervertrages findet jährliche eine Gesellschafterversammlung statt. Hier werden Bilanz und Ergebnisrechnung durchgesprochen und evtl. notwendige Schlußfolgerungen gezogen, wie sie als kaufmännische Gepflogenheit aus der gemeinsamen Verantwortung erwachsen. Der Vertrag mit unserem Staat beruht also auf ehrlicher Partnerschaft.

Die Firma Zeuke & Wegwerth KG ist ein Beispiel von vielen. Der Gedanke, staatliche Beteiligung aufzunehmen, wird von einer immer größeren Zahl Privatunternehmer bejaht. Über 2700 Anträge auf staatliche Beteiligung liegen bereits in der Deutschen Demokratischen Republik vor, und 1000 Verträge konnten schon abgeschlossen werden. Für jedes Unternehmen in der DDR besteht heute die Möglichkeit, einen solchen Vertrag einzugehen.

Wichtig für Ihren Messebesuch

NOTIEREN SIE BITTE DIE RUFNUMMERN **24313** UND **23580**

Unter diesen Nummern erreichen Sie während der Leipziger Herbstmesse 1958 in der Zeit von 9 bis 18 Uhr täglich das Geschäftszimmer unseres Verlages im Hansa-Sonderbau II in der Grimmaischen Straße.

Dort hält der Verlag Die Wirtschaft ein umfangreiches Angebot wegweisender Wirtschaftsliteratur für Sie bereit.

Mitarbeiter unserer Redaktion treffen Sie täglich während der Öffnungszeiten im Messehaus Petershof, Stand 242. Bitte, besuchen Sie uns.

Ihre Redaktion „Der Modelleisenbahner“

GERHARD DÖRING, Coswig

Die Entwicklung einer Modellbahnanlage

Развитие одной модельной железно-дорожной установки

The development of a model railway plant

Le développement d'un réseau de chemin de fer modèle

DK 688.727.862

Nachdem ich mich längere Zeit immer nur mit dem Auf- und Abbau von industriell hergestellten Erzeugnissen beschäftigt hatte, begann ich 1952 mit dem Bau einer vorbildgerechten zweigleisigen Strecke nach dem Gleisplan gemäß Bild 1, deren beide Gleise keinerlei Verbindung miteinander hatten. Ich wählte die Maße 2800 × 1350/1600 mm. Die Strecke war so angelegt, daß mit einem Abschnitt auch der Eindruck einer eingleisigen Nebenbahn hervorgerufen wurde. Zweck dieser Anlage sollte sein, zwei Züge unabhängig voneinander verkehren zu lassen, ohne daß mir große schaltungstechnische Probleme Schwierigkeiten hätten bereiten können. Für mich bestand der Reiz der Anlage seinerzeit darin, das Begegnen zweier Züge auf freier Strecke und im Bahnhof beobachten zu können. Da die Anlage nur in einer Ecke des Kinderzimmers untergebracht werden konnte, wurde, um die Zugänglichkeit und Betriebssicherheit zu erhalten, nur ein Bahnhof mit Lokschuppen, Bekohlungsanlage, Wasserkran und Güterschuppen an der Vorderseite und ein Haltepunkt in der Mitte angeordnet.

Mit der Weiterentwicklung und Vervollkommnung der Anlage, besonders nach Anregungen aus der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner", die mir als Ratgeber dabei ausgezeichnete Dienste leistete, ging ich dazu über, die primitive zweigleisige Strecke in eine eingleisige Strecke mit Abzweigung und Kehrschleife gemäß Bild 2 umzubauen. Aus dem Haltepunkt wurde somit eine Haltestelle. Der Charakter einer zweigleisigen Strecke wurde dabei zum Teil noch gewahrt. Das hatte natürlich auch schaltungstechnisch einige Veränderungen zur Folge. Auch hierbei war mir „Der Modelleisenbahner" von Nutzen. Diese Anlage ermöglichte mir, schon weit mehr Betriebsvorgänge als bei der Streckenführung nach Bild 1 darzustellen.

Da mich aber auch diese Anlage auf die Dauer nicht restlos befriedigte, wurde von der Haltestelle ein weiteres Gleis nach dem neuen Bf B abgezweigt (siehe Bild 6). Ich denke, daß sich bei dieser Lösung eine große Anzahl verschiedener betrieblicher Vorgänge nachbilden läßt. Gleichzeitig wurden im Bf A durch Einbau weiterer Weichen die Fahrmöglichkeiten und somit die Betriebsverhältnisse bedeutend verbessert. Dem Leser bleibt es überlassen, sich einen seinen Erfordernissen entsprechenden Fahrplan auszuarbeiten. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß der Bahnhof A die Funktion eines Anfangs-, Durchgangs- (im Bedarfsfalle für zwei Richtungen) und Endbahnhofes übernehmen kann.

Leider haften aber auch meiner Anlage noch einige Mängel an, die zum Teil darin begründet liegen, daß der Geburtstag der Anlage in das Jahr 1952 fällt, in dem meine modellbahnfachlichen Kenntnisse noch große Lücken aufwiesen. Die Lage des Güterschuppens neben dem Kohlenbansen, die stählerne Brücke über der Ostseite des Bahnhofs A mit ihrer leichten Krümmung und dem anschließenden Viadukt hinter dem Bahnhof A sind wohl am wenigsten vorbildgerecht. Es dürfte nur unter großem Arbeitsaufwand möglich sein, die Fehler restlos auszumerzen.

Die Anlage ist nach dem Prinzip der A-Schaltung aufgebaut mit 10 Abstellgleisen unter Verwendung vier-

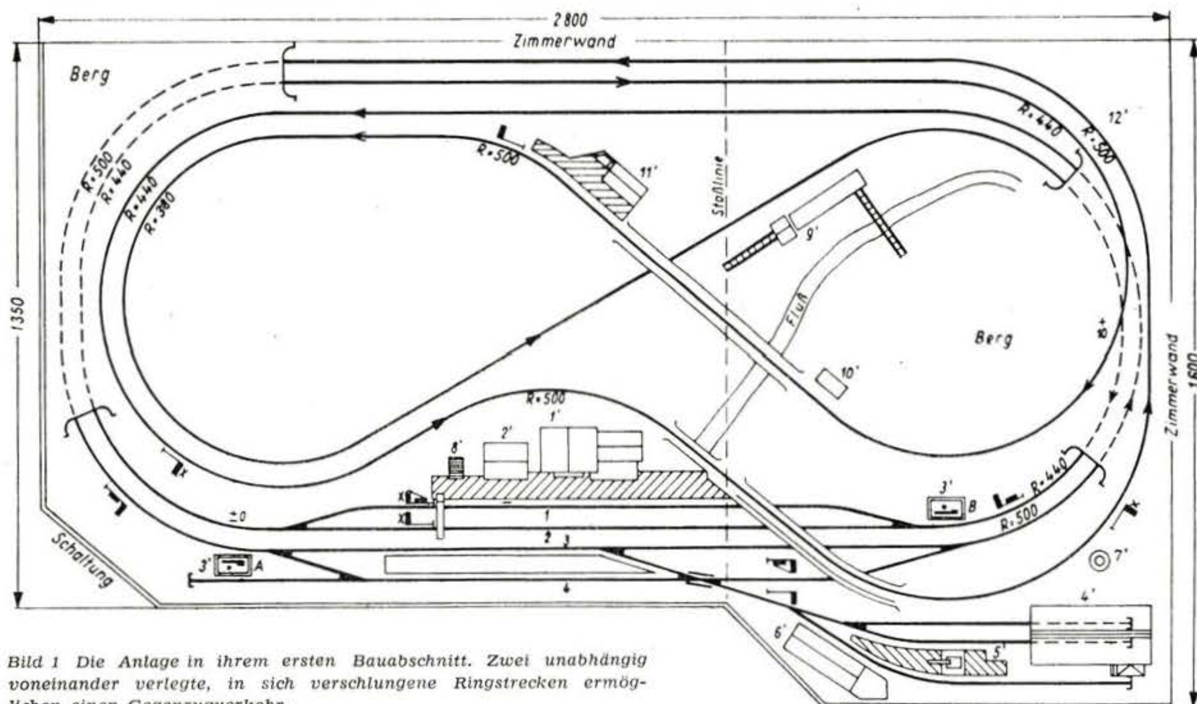


Bild 1 Die Anlage in ihrem ersten Bauabschnitt. Zwei unabhängig voneinander verlegte, in sich verschlungene Ringstrecken ermöglichen einen Gegenzugverkehr.

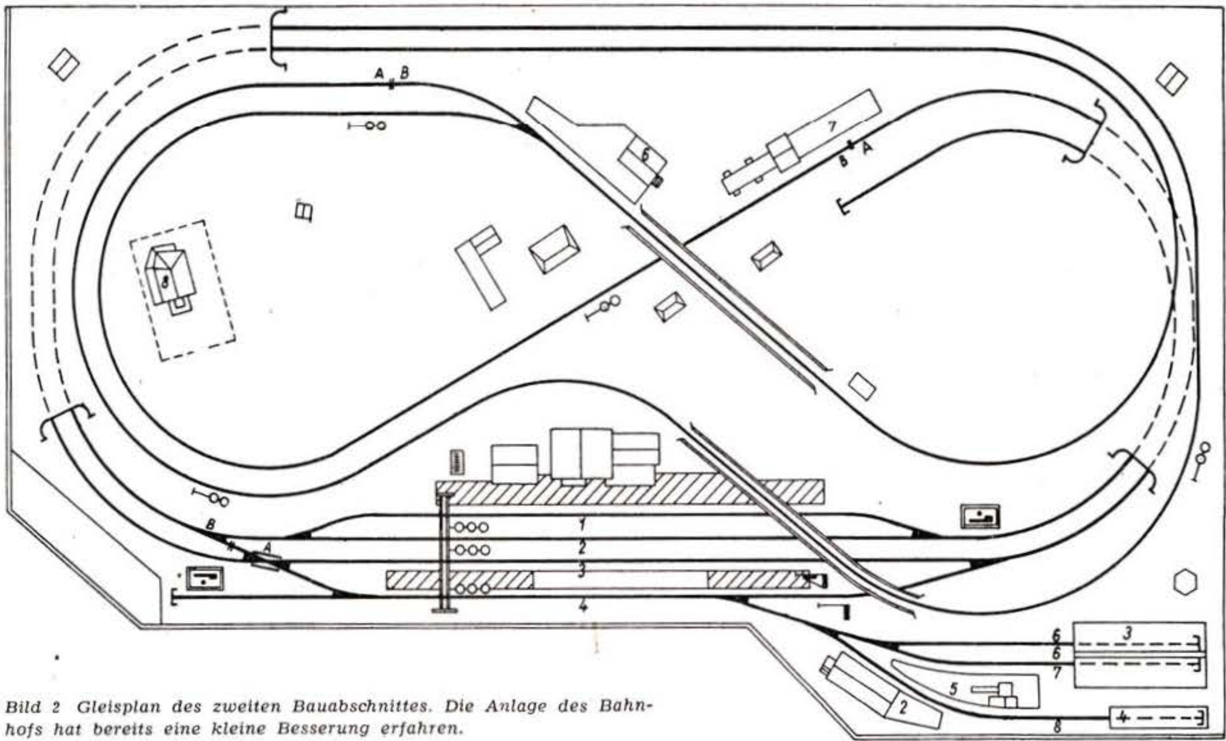


Bild 2 Gleisplan des zweiten Bauabschnittes. Die Anlage des Bahnhofs hat bereits eine kleine Besserung erfahren.



Bild 3 Zeitiger Morgen, die Sonne wirft noch lange Schatten über den Bahnhof, während vereinzelte Reisende den Berufszug zur nahen Industriestadt erwarten (siehe Gleisplan nach Bild 2).

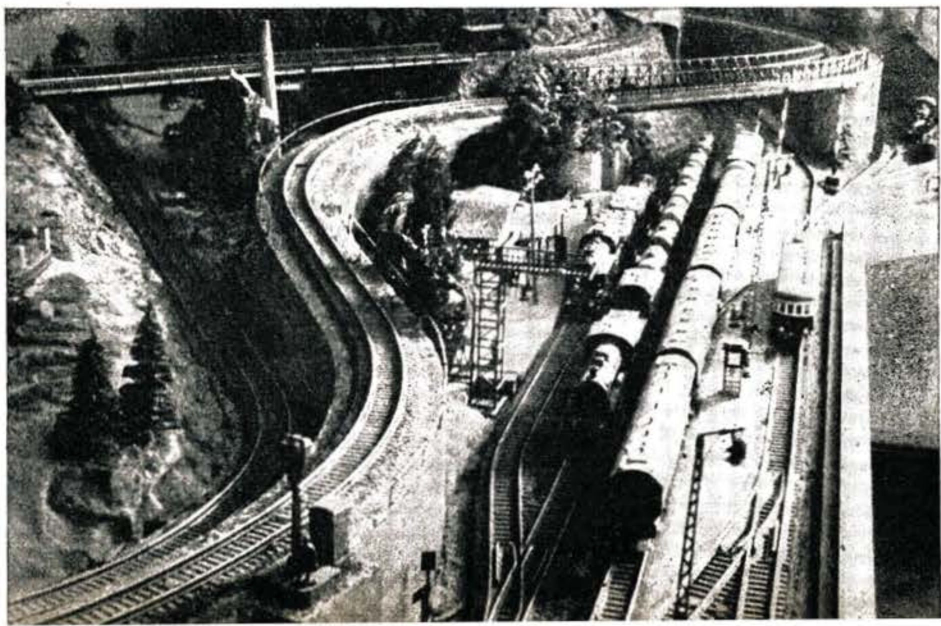


Bild 4 Der Eilzug hat den Anschluß des Triebwagens abgewartet, das Ausfahrsignal zeigt „Fahrt frei", jeden Augenblick wird die Bahnsteigaufsicht den Abfahrauftrag erteilen (siehe Gleisplan nach Bild 2).

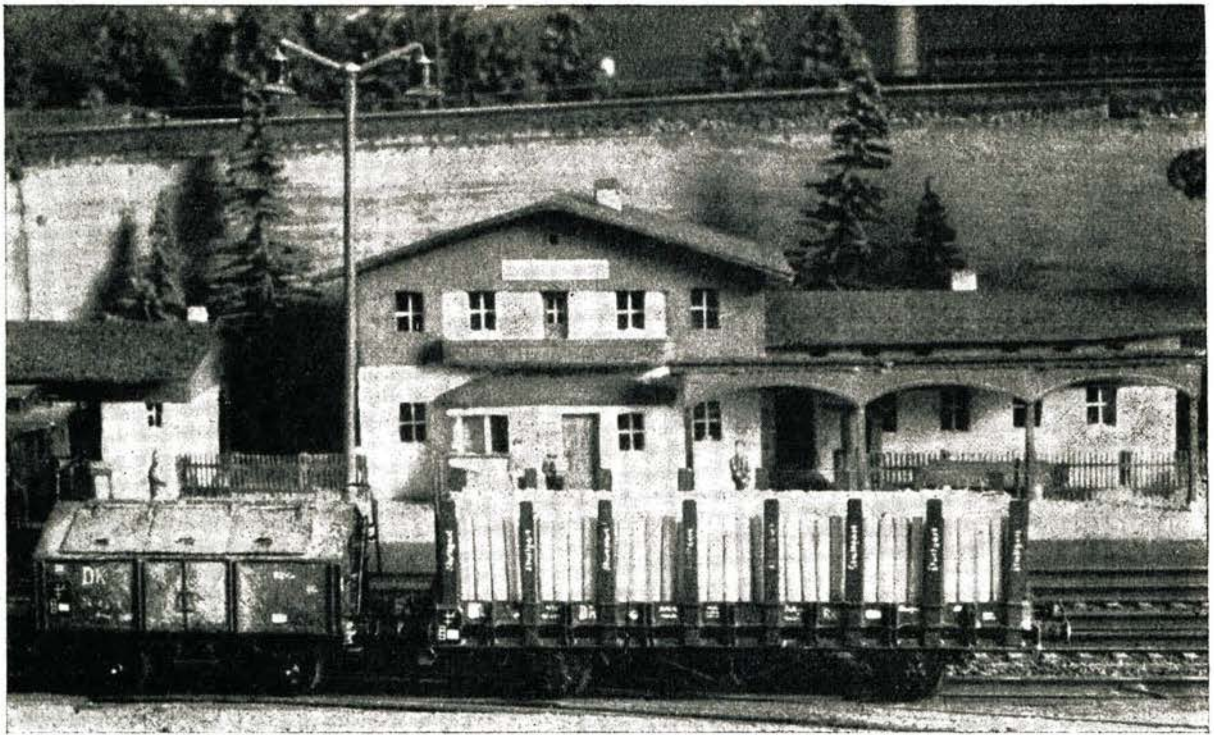


Bild 5 Mäßiger Betrieb herrscht gerade im Bahnhof, der Berufsverkehr ist abgewickelt.

poliger Kippschalter, die einschließlich der zugehörigen Kontrollampen jeweils auf dem betreffenden Gleis im Stellpult angeordnet wurden. Die vier Hauptgleise des Bahnhofs A zeigen im Gleisplan des Stellpultes im abgeschalteten Zustand zusätzlich rotes Licht, da diese Gleise nur im bestezten Zustand abgeschaltet werden. Zum Motiv der Anlage wäre zu sagen, daß es sich um eine typische Mittelgebirgslandschaft mit wenigen Gebäuden handelt. Es sind nur zwei Tunnel vorhanden. Der Viadukt wurde schon vor längerer Zeit in Stein mit mehreren Brückenbogen in Quadermanier umgebaut. Der Bahnhof B hat einen Anschluß an ein Schotterwerk erhalten. Die beiden Brücken sind als Stahlbrücken in Gitterkonstrucktion ausgeführt.

Bis auf die Triebfahrzeuge, einige Wagen, zwei Formsignale, eine Fernsprechbude und die Bäume wurde das gesamte rollende Material, der Oberbau mit Weichen, die Lichtsignale, Signalbrücke, Gebäude, Brücke usw. von mir angefertigt.

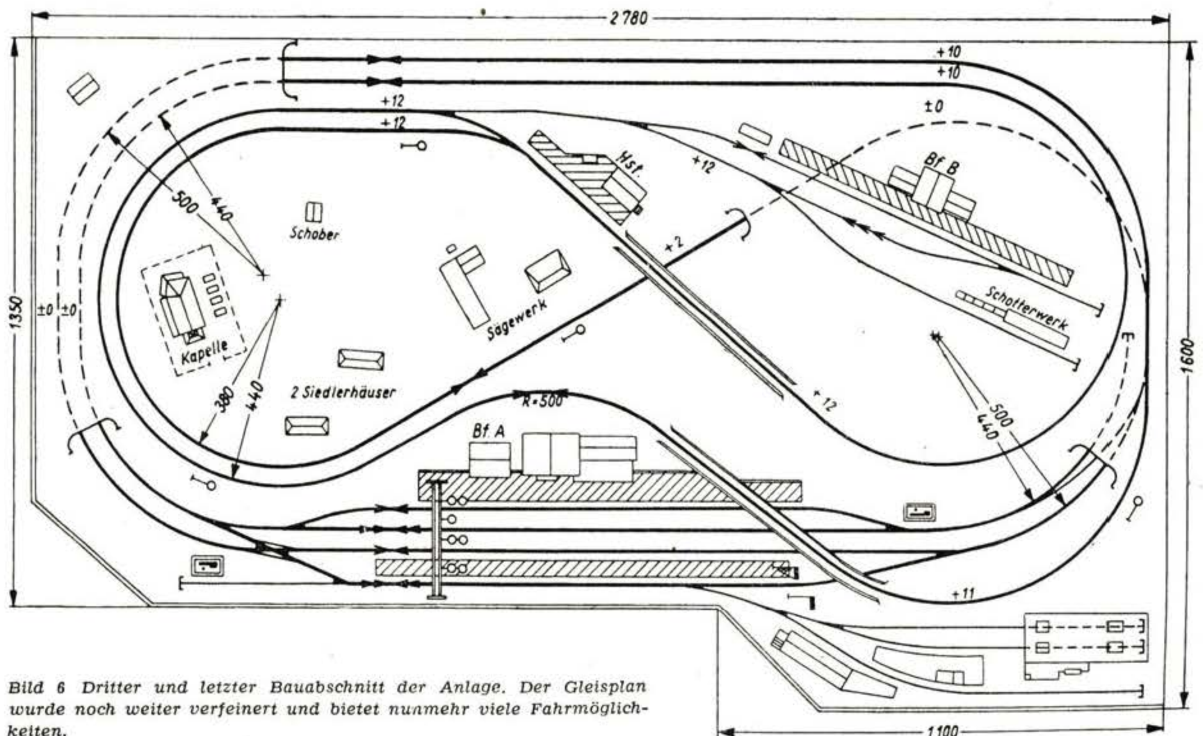


Bild 6 Dritter und letzter Bauabschnitt der Anlage. Der Gleisplan wurde noch weiter verfeinert und bietet nunmehr viele Fahrmöglichkeiten.

Ing. GÜNTER FROMM, Weimar

Bauanleitung für eine Lokomotive der Baureihe E 70 in der Baugröße H0

Инструкция по изготовлении модели электровоза серии E 70 в масштабе «H 0»

Ground plan for a locomotive serie E 70 in size H 0

Instruction de construction pour une locomotive de la série E 70 en H 0

DK 688.727.828.31

Als Vorbild für dieses Modell wurde eine der ersten elektrischen Güterzuglokomotiven der ehem. Preußisch-Hessischen Staatsbahn gewählt. Sie verkehrte in den Jahren nach 1911 auf der Strecke Dessau—Bitterfeld unter der Beizeichnung EG 502. Nach Übernahme der früheren Staatsbahnen in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn wurde sie in E 7002 umgenummert und 1939 ausgemustert. Karlheinz Brust, Dresden, baute das Modell dieser Lokomotive, nach dem dieser Bauplan entwickelt wurde. Ein Foto dieses Modells wurde im Heft 7/1954, Seite 206, veröffentlicht.

Bauanleitung

Die Bauanleitung gliedert sich in zwei Abschnitte. Im ersten Abschnitt wird die Anfertigung des Fahrgestelles mit Antrieb behandelt, während im zweiten Teil die Herstellung des Lokoberteiles beschrieben wird. Zur Bauanleitung gehört die Zeichnung Nr. 43.5, Blatt 1 bis 5.

Teil I — Zeichnung Nr. 43.5, Blatt 1 bis 4 (s. S. 248 bis 252)

Zu den Einzelteilzeichnungen wurden vielfach Erläuterungen gegeben, so daß die Bauanleitung kurz gehalten werden kann.

Alle Einzelteile werden auf das in der Stückliste angebene Material übertragen, ausgesägt und bearbeitet.

Zuerst wird der Lokrahmen gebaut. Die beiden Rahmenwangen lfd. Nr. 1 werden ausgesägt, auf Maß gefeilt und gebohrt. Um beide Teile genau gleichmäßig herstellen zu können, werden sie zweckmäßig vor der Bearbeitung zusammengelötet. Die Bohrungen für die Achslager lfd. Nr. 11 werden zu Schlitzen aufgefeilt. Die Achsen können aber auch einfacher gelagert werden, indem die Teile lfd. Nr. 11 entfallen und die Achsen direkt in den Rahmenwangen laufen, ähnlich wie im Bauplan für eine Lok der Baureihe 74 (siehe Z. „Der Modelleisenbahner", Heft 3/58) beschrieben wurde. Die Teile lfd. Nr. 2, 4 und 5 werden mit den Rahmenwangen genau winklig verlötet. Zuvor werden aber die Puffer an den Pufferbohlen angelötet. Wenn noch der Luftbehälter lfd. Nr. 7, die Bahnräumer lfd. Nr. 8 und die Stützwinkel lfd. Nr. 9 angelötet und Kupplungen nach Wahl angebracht worden sind, ist der Rahmen schon fertiggestellt..

Jetzt werden die Radsätze eingebaut. Stehen keine Radsätze von 12 mm Laufkranzdurchmesser zur Verfügung, so können als Ersatz geänderte Laufradsätze 11,5 mm ⌀ verwendet werden. Da diese einen nicht lötbaren Polystrol-Radstern besitzen, empfiehlt sich folgende Methode: Die Teile a und b werden mittels „Westalan-Metallkitt" o. ä. auf die Räder geklebt und die in Frage kommenden Speichenfelder von hinten satt ausgestrichen. Nach dem Trocknen (ca. 10 Stunden) halten die Metallteile einwandfrei fest. Das Gewinde wird zweckmäßigerweise erst jetzt eingeschnitten, weil sich in der harten Kittmasse ebenfalls Gewinde schneiden läßt. Dann werden die Achslager mit den Radsätzen und der Blindwelle zusammen eingebaut und so ausgerichtet, daß die beiden mittleren etwa 0,1 mm höher sitzen. Laufen alle Achsen einwandfrei (auf einem völlig ebenen Gleisstück probieren!), werden die Teile lfd. Nr. 11 an den Rahmenwangen leicht angelötet. Beim Einbau der Radsätze die Schneckenräder nicht vergessen! Auch sie werden auf den Achsen festgelötet oder mit einer Schraube festgeklemmt.

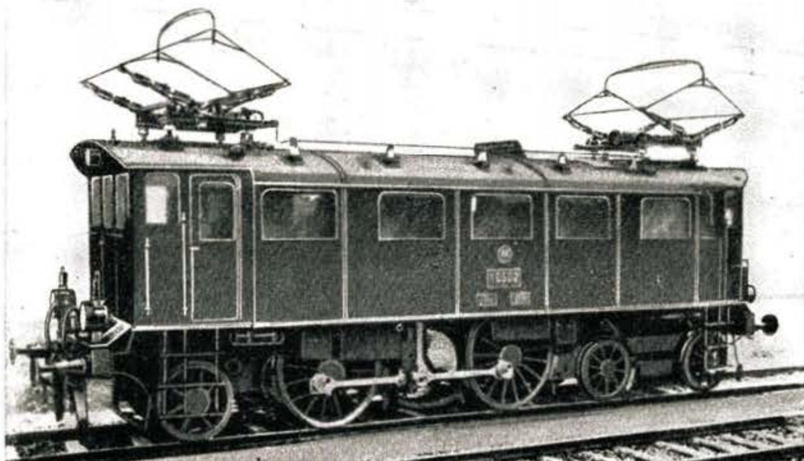


Bild 1 2'B1'-Schnellzuglokomotive der Strecke Dessau—Bitterfeld im Jahre 1911 (EG 502), später Reichsbahnlokomotive E 70 02.

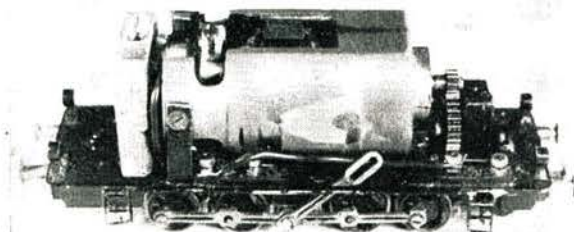


Bild 2 Fahrgestell mit 24 V-Gleichstrommotor 30 mm Ø. Die Schrägstange sollte ursprünglich in einem Bolzen im Lok-Oberteil geführt werden. Foto: Brust.

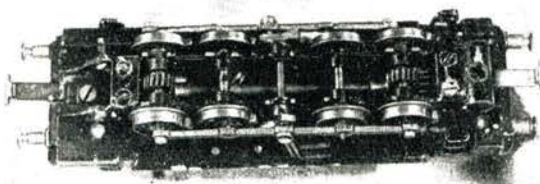


Bild 3 Ansicht des Untergestells. Der Antrieb durch zwei Schnecken ist deutlich zu erkennen. Foto: Brust.

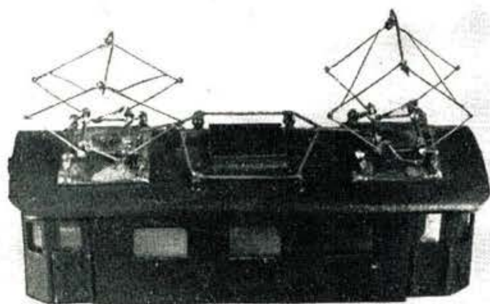


Bild 4 Lokoberteil mit Stromabnehmern und Dachleitungen. Foto: Brust.

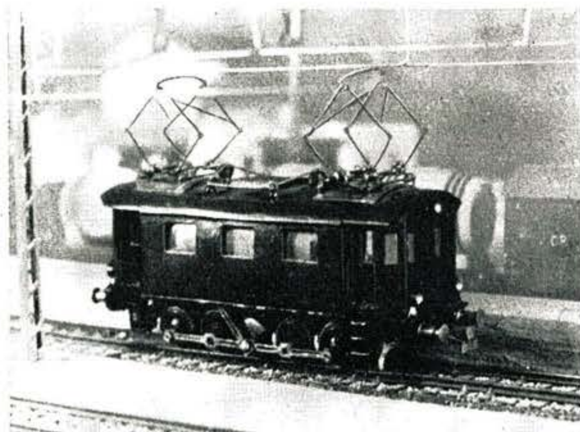


Bild 5 Das fertige Lokmodell, gebaut von Karlheinz Brust, Dresden, in der Baugröße H0. Foto: Brust.

Nun können die Teile lfd. Nr. 23 bis 26 und 28 bis 30 zusammengebaut werden. Der komplette Schneckenantrieb wird am besten von der Fa. Rehse, Leipzig, bezogen. Laufen alle Räder des Antriebes leicht und einwandfrei, werden die Schnecken und Schneckenräder so ausgerichtet, daß die Zähne einwandfrei kämmen. Dabei müssen die Schneckenwellenlager evtl. noch etwas nachgearbeitet werden. Bewegt sich nun der ganze Antrieb leicht (ohne zu klemmen), werden die Schneckenwellenlager mit den Teilen lfd. Nr. 4 fest verschraubt.

Ist das Bodenblech lfd. Nr. 16 vorgerichtet, werden die Teile lfd. Nr. 17 bis 20 angebracht. Das Bodenblech muß sich leicht über den Antrieb auf das Fahrgestell schieben lassen. Die Muttern a werden erst dann aufgelötet, wenn das Bodenblech mit dem Fahrgestell genau ausgerichtet worden ist. Die Teile lfd. Nr. 21 und 22 werden zusammengebaut und mit dem Bodenblech verschraubt. Die Stromabnehmer sind so zu justieren, daß eine einwandfreie Stromabnahme von den Rädern gewährleistet ist. Die Stromabnehmer können aber auch ähnlich denen der Modell-Lokomotive der Baureihe 74 ausgebildet werden. In diesem Falle wäre noch ein Schließblech unter dem Rahmen anzubringen.

Anschließend kann der Motor eingebaut werden. Zum Antrieb des Modells wurde ein nicht handelsüblicher veränderter Motor 30 mm Ø, dessen Gehäuse oben angefeilt werden mußte, gewählt (siehe Zeichnung Nr. 43.5, Blatt 4). Die Teile lfd. Nr. 32 und 33 werden mit dem Bodenblech verlötet und gemeinsam mit dem Motor so ausgerichtet, daß ein einwandfreier Eingriff der Zahnräder erreicht wird. Bei dem geräumigen Lokoberteil ist auch der Einbau anderer Motorentypen leicht möglich. Gegebenenfalls müßte dann das jetzt vorhandene Untersetzungsverhältnis von insgesamt 28:1 entsprechend der Motordrehzahl des gewählten Motors geändert werden.

Die Treib- und Kuppelstangen werden angebracht und die Anschlüsse zwischen Stromabnehmer und Motor hergestellt.

Mit der Lokomotive kann dann die erste Probefahrt ausgeführt werden. Alle noch festgestellten Schwergänge sind zu beseitigen, damit die Lokomotive einwandfrei läuft. Zur Gewichtserhöhung können noch Ballastgewichte untergebracht werden.

Teil II — Zeichnung Nr. 43.5, Blatt 5

Es dürfte keine besonderen Schwierigkeiten bereiten, das Lokoberteil zusammenzubauen. Zuerst werden die Teile lfd. Nr. 37 bis 40 genau rechtwinklig zusammengelötet. Das Dach wird zweckmäßig über einer Holzform vorgebogen und dann aufgelötet. Es wird mit dem Aufbau und den Isolatoren ausgestattet. Die Isolatoren sind mit Kupferdraht 0,5 Ø zu verbinden (siehe Draufsicht Zeichnung Nr. 43.5, Blatt 1). Hinter den Fenstern ist eine Zellonverglasung anzubringen, die durch vor dem Zusammenbau angelötete Blechlaschen gehalten wird.

Zu empfehlen ist es, handelsübliche Stromabnehmer nach Wahl zu verwenden. Sie können aber auch nach der Übersichtszeichnung (Zeichnung Nr. 43.5, Blatt 1) angefertigt werden. Harter Messingdraht 0,5 mm Ø ist hierfür geeignet. Bei Fahrleitungsbetrieb ist darauf zu achten, daß die Stromabnehmer isoliert angebracht werden.

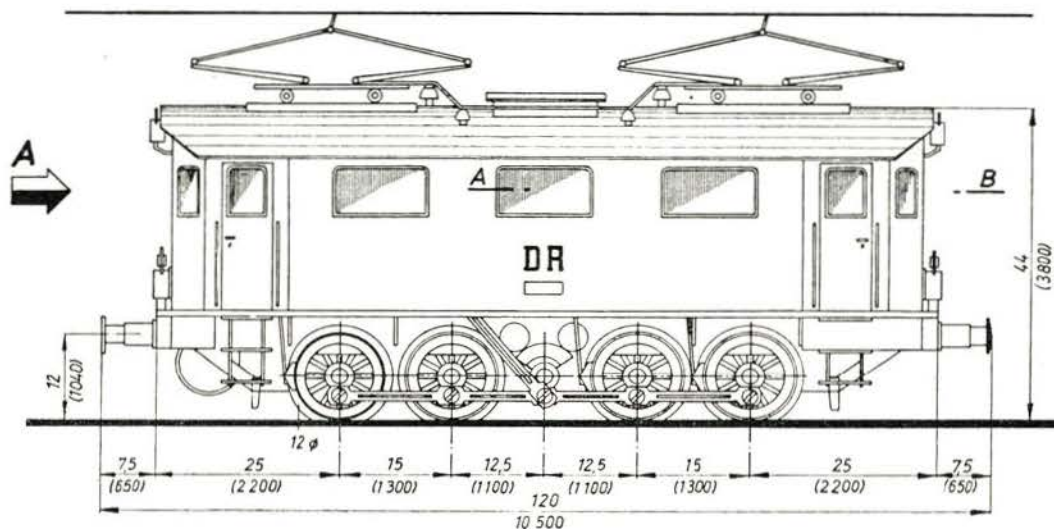
Das fertige Lokoberteil muß sich leicht aufsetzen lassen und allseitig mit dem Bodenblech abschließen. Mit vier Schrauben M 2 wird es auf dem Fahrgestell befestigt. Die Lampen lfd. Nr. 31 werden am besten erst jetzt auf das Bodenblech gelötet.

Wurden nach nochmaliger Probefahrt einwandfreie Laufeigenschaften ermittelt, erhält die Lokomotive ihren Anstrich: Das Fahrgestell schwarz, das Lokoberteil grün und Dach sowie Stromabnehmer grau.

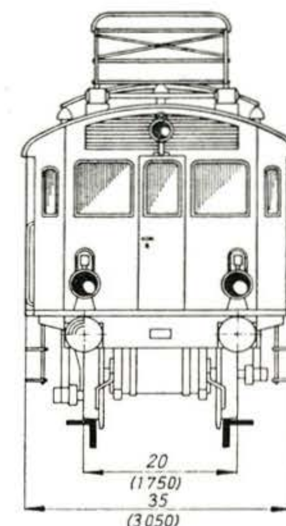
Dieses Modell wird den Lokomotivpark der Modelleisenbahner, die den Betrieb mit Elloks bevorzugen, um eine interessante Gattung bereichern, zumal der Nachbau keine großen Schwierigkeiten bereitet.

Stückliste zum Bauplan für eine Modell-Lokomotive der Baureihe E 70

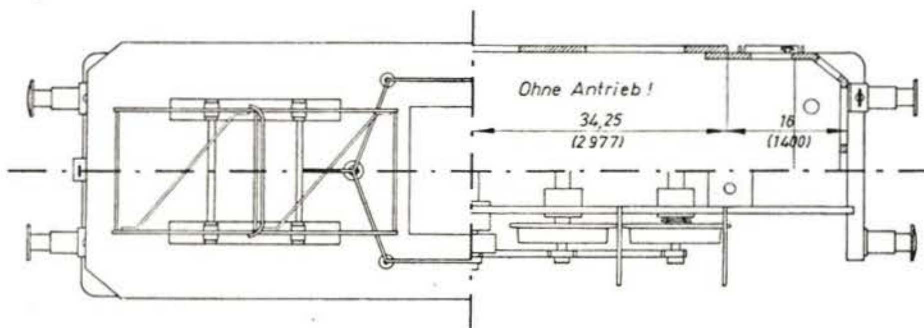
Lfd. Nr.	Anzahl	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	2	Rahmenwange	Messing	103×12×1 mm
2	2	Pufferbohle	Messing	25×4,5×2 mm
3	2	Paar Federpuffer	Messing	handelsüblich
4	2	Unteres Verbindungsblech	Messing	12×6×1 mm
5	2	Oberes Verbindungsblech	Messing	12×10×1 mm
6	2	Kupplung	nach Wahl	handelsüblich
7	1	Luftbehälter	Messing	7 ∅, 10 mm lang
8	4	Bahnräumer	Messing	7×1,5×0,5 mm
9	8	Stützwinkel	Messing	4×11×0,5 mm
10	4	Radsatz	Polystyrol (ringisol).	12 mm Laufkranzdurchmesser
11	10	Achslager	Messing	5 ∅, 4 mm lang
12	1	Blindwelle	Stahl	2 ∅, 21 mm lang
13	2	Kurbel mit Gegengewicht	Messing	9×9×1 mm
14	2	Kuppelstange	Messing	58×2,5×1 mm
15	2	Treibstange	Messing	24×2,5×1 mm
16	1	Bodenblech	Messing	105×35×0,3 mm
17	2	Sandkasten	Messing	16×4,5×4 mm
18	2	Sand- und Werkzeugkasten	Messing	6×4,5×4 mm
19	2	Trittleiter, vordere	siehe Zeichnung	siehe Zeichnung
20	2	Trittleiter, hintere	siehe Zeichnung	siehe Zeichnung
21	6	Stromabnehmer	siehe Zeichnung	siehe Zeichnung
22	4	Stromabnehmerhalter	Pertinax	21×4×2 mm
23	2	Schneckenwellenlager	Messing	10×25×6 mm
24	2	Kugellager	Stahl	10 ∅, Bohrung 3 ∅
25	1	Schneckenwelle	Stahl	3 ∅, 80 mm lang
26	2	Schnecke	Stahl	Eingängig, Mod. 0,4
27	2	Schneckenrad	Messing	z 16, Mod. 0,4
28	1	Kleines Stirnrad	Messing	z 16, Mod. 0,5
29	1	Großes Stirnrad	Messing	z 25, Mod. 05
30	1	Welle zu Teil lfd. Nr. 29	Stahl	1,5 ∅, 10 mm lang
31	4	Laterne	Messing	siehe Zeichnung
32	1	Vorderes Motorlager	Messing	38×4×0,5 mm
33	2	Hinteres Motorlager	Messing	23×4×0,7 mm
34	1	Motor	—	siehe Zeichnung
35	1	Ritzel	Messing	z 10, Mod. 0.5
36	2	Ballastgewicht	Blei	20×25×10 mm
37	2	Seitenwand	Messing	68,5×23×1 mm
38	4	Vorbauseitenwand	Messing	20,5×25,5×1 mm
39	2	Stirnwand	Messing	25×28,5×1 mm
40	2	Befestigungsblech	Messing	31×6×1,5 mm
41	1	Dach	Messing	103,5×45×0,5 mm
42	2	Aufbauseitenwand	Messing	14×2,5×0,5 mm
43	2	Aufbaustirnwand	Messing	15×4×0,5 mm
44	1	Aufbaudach	Messing	16×18×0,5 mm
45	4	Seitlicher Isolator	Messing	2 ∅, 3,5 mm lang
46	2	Mittlerer Isolator	Messing	2,5 ∅, 4,5 mm lang
47	2	Stirnlampe	Messing	3 ∅, 2 mm lang
48	2	Stromabnehmer	Messing	handelsüblich



Längsansicht



Ansicht A



Draufsicht

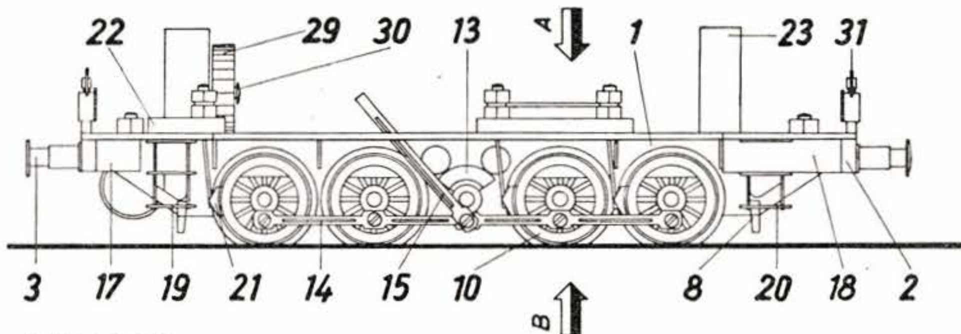
Schnitt A-B

Draufsicht

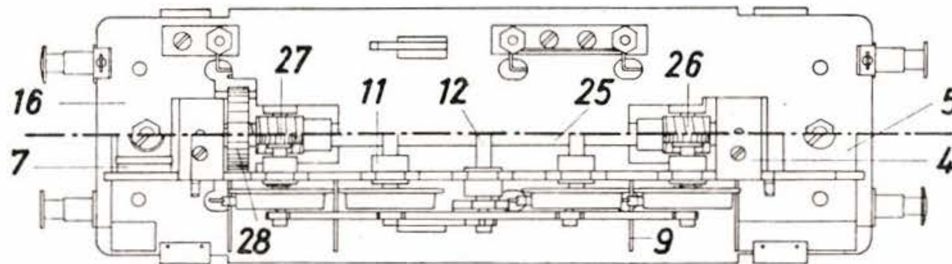
auf das Fahrgestell.

Eingeklammerte Maße sind die des Vorbildes!

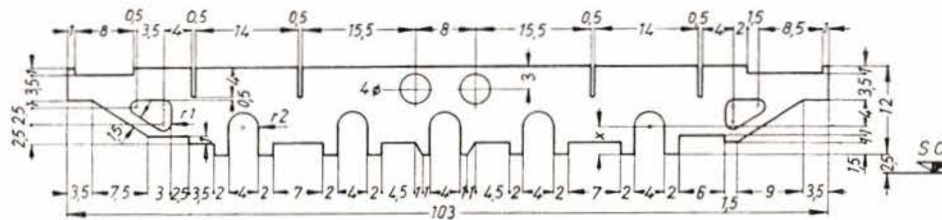
1958	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße H0
Gezeichn.	18. März	[illegible]			
Geprüft	20. März	[illegible]			
Maßstab 1:1	Lokomotive der BR E 70 Ansichten und Schnitt			Zeichgs. Nr. 43.5 Blatt 1	



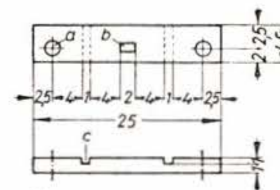
Seitenansicht



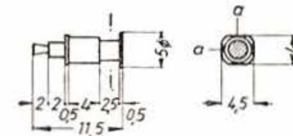
Ansicht A und Ansicht B



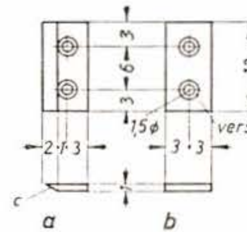
1 x = 3,75 mm bei Verwendung von veränderten Laufrädern 11,5 mm ϕ als Treibräder.



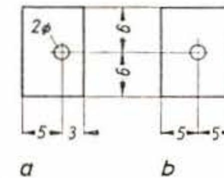
2 a = ϕ den Puffern entsprechend.
b = Öffnung nur bei Verwendung von Modell - Schraubenkupplungen.
c = In die Nut Teil 1 einlöten.



3 a = Hinteren Ansatz rechteckig feilen.



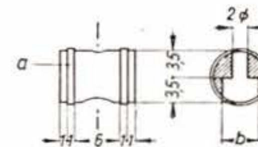
4 a = Vorderes Blech
b = Hinteres Blech
c = Teil 1 entsprechend abfeilen.



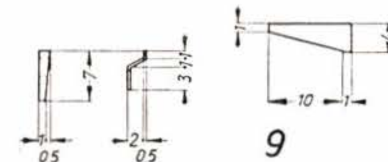
5 a = Vorderes Blech
b = Hinteres Blech



12



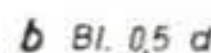
7 a = Reifen aus 0,2 mm d. Blech auflöten. b = ϕ wie Schraubenkopf.



8 2 Stück spiegelgleich

1958	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str 27	Baugröße
Gezeichn.	21. März	Frank			H0
Geprüft	23. März	[signature]			
Maßstab 1:1	Lokomotive der BR E 70 — Fahrgestell u. Antrieb. Einzelteile Nr. 1-5, 7-9, 12.			Zeichgs. Nr. 43.5 Blatt 2	





10

a Blech 0,3 d

b Bl. 0,5 d

Zusammenbau siehe Baubeschreibung

Stahlachse




11

a = ϕ der Achse + 0,1 mm, bei zwei Teilen 2,1 mm ϕ (für Teil 12)



auflöten

13



17



18

0,5 ϕ, 2 f.



14

A-B

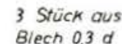


15



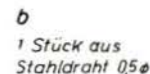
19

anlöten



a

3 Stück aus Blech 0,3 d



b

1 Stück aus Stahldraht 0,5 ϕ

20

wie Teil 19, aber nur 2 Stufen (Lg. 7,5 mm). Obere Stufe an Teil 16 löten, Stufenbreite nur 1,5 mm

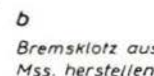
16

a = Mutter M 1,7 auflöten.



21

a = aus Stahldraht 0,5 ϕ.

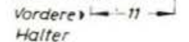


b

Bremsklotz aus Mss. herstellen

c = für vordere Stromabnehmer hier abschneiden.

d = Sägeschnitt.



von unten vers.

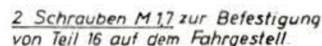
a 1,5 ϕ vers. b

Vordere Halter

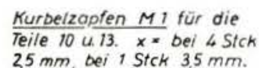
22

a = Teil 21 mit Senkschraube M 1,4 x 6 m. Doppelmutter an Teil 22 befestigen

b = m. Senkschr. M 1,4 x 4 an Teil 16 schrauben.

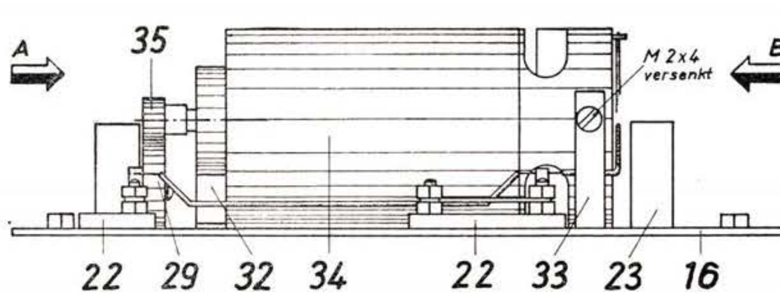



2 Schrauben M 1,7 zur Befestigung von Teil 16 auf dem Fahrgestell.

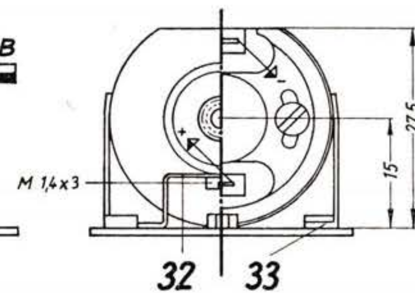


Kurbelzapfen M 1 für die Teile 10 u. 13. x = bei 4 Stck 2,5 mm, bei 1 Stck 3,5 mm.

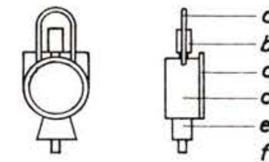
1958	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße
Gezeichn.	24. März	Franck			HO
Geprüft	26. März	[illegible]			
Maßstab 1:1	Lokomotive der BR E 70			Zeichgs. Nr.	
	Fahrgestell u. Antrieb. Einzelteile Nr. 10, 11, 13–22.			43.5 Blatt 3	



Seitenansicht des eingebauten Motors.

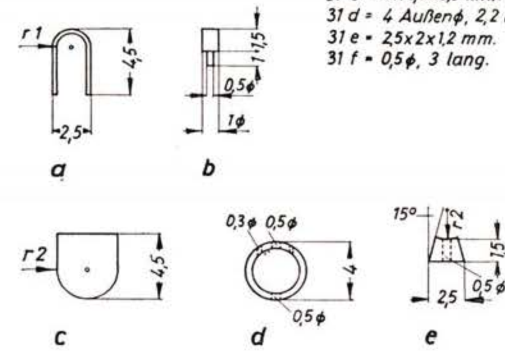


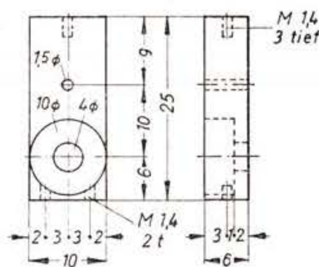
Ansicht A Ansicht B



31 M. 2:1

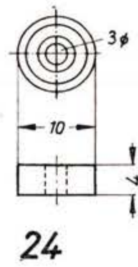
31 a = 0,3 ϕ, 13 gestr. Lg.
31 b = 1 ϕ, 2,5 lang.
31 c = 4x4,5x0,3 mm.
31 d = 4 Außenϕ, 2,2 lg.
31 e = 2,5x2x1,2 mm.
31 f = 0,5 ϕ, 3 lang.



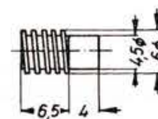


23

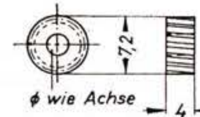
Mit 2 Senkschrauben M 1,4x2 an Teil 4 befestigen



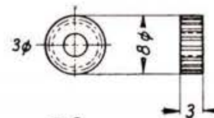
24



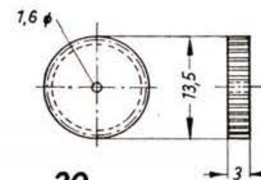
26



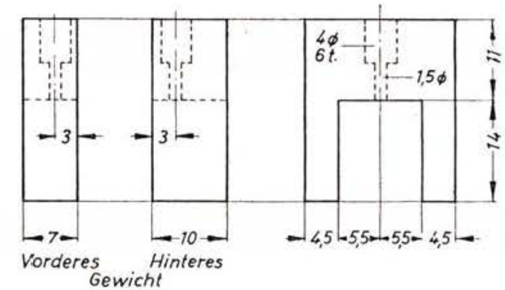
27



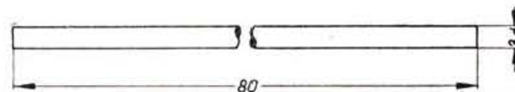
28



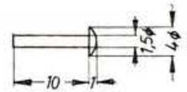
29



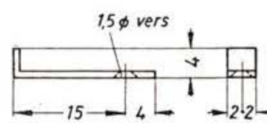
36



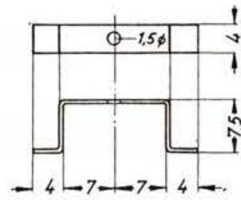
25



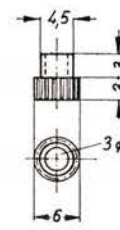
30



33

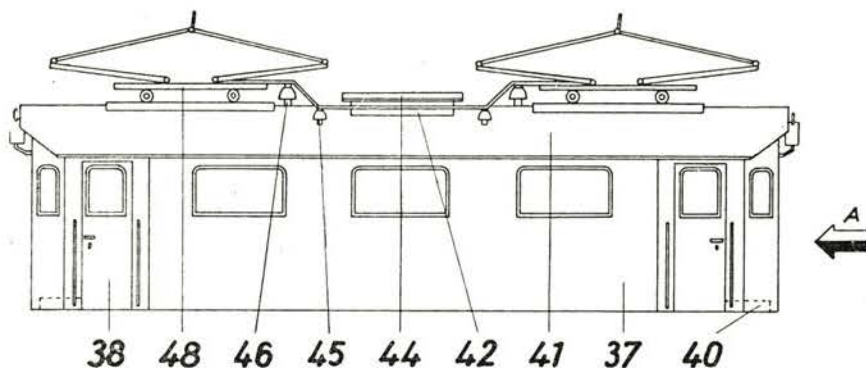


32

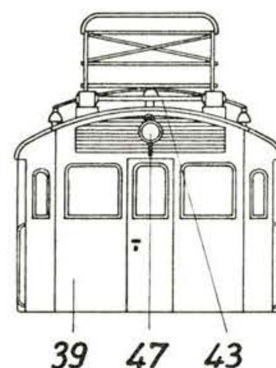


35

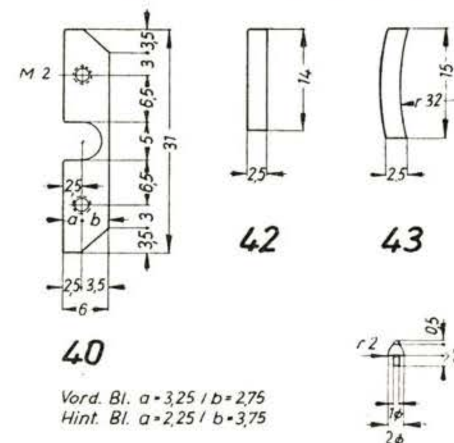
1958	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	27. März	Frank			
Geprüft	28. März	[signature]			
Maßstab 1:1 2:1	**Lokomotive der BR E 70** Fahrgestell u. Antrieb. Einzelteile Nr. 23···33, 35, 36.			Zeichgs. Nr. 43.5 Blatt 4	



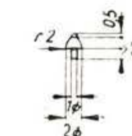
Seitenansicht des Oberteiles.



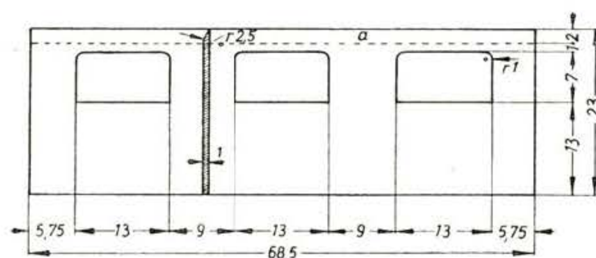
Ansicht A



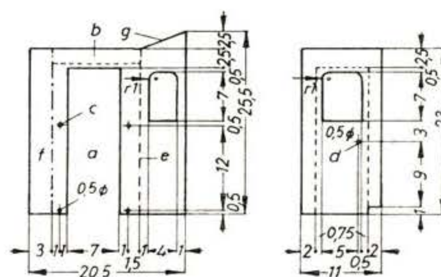
Vord. Bl. a = 3,25 / b = 2,75
Hint. Bl. a = 2,25 / b = 3,75



45



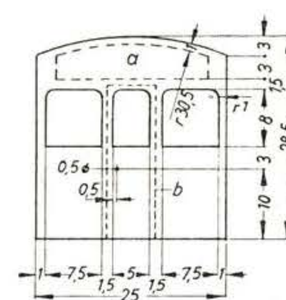
37 a = der Dachkrümmung entsprechend abfeilen



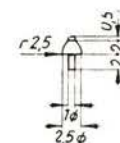
38 2 Stück spiegelgleich.

a

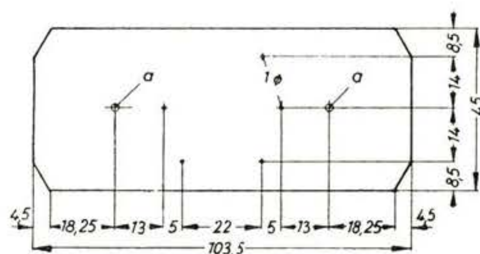
a = Tür aus Ms 23 x 11 x 0,5 mm hinter Teil 38 löten.
b = Ms 12 x 4 x 1 mm auflöten und der Dachkrümmung entsprechend abfeilen.
c = Haltegriff aus Stahldraht 0,5 ϕ biegen und einlöten.
d = Türgriff wie vor anbringen.
e = Biegekante, gem. Teil 40 abbiegen
f = Unter Teil 37 löten.
g = Nach oben leicht ausrunden.



39 a = Jalousie aus 0,5 d. Bl. auflöten, in 0,5 mm Abstand waagerecht ritzen. b = m. Reißnadel ritzen.

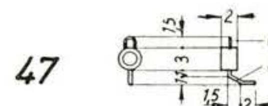


46



a = Mitte Stromabnehmer.

41 M. 1 : 2



47 a = Handgriff aus Stahldr. 0,3 ϕ biegen u. anlöten. b = Halter wie vor, nur 0,5 ϕ.

1958	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße
Gezeichn.	29. März	Franke			H0
Geprüft	30. März	[signature]			
Maßstab 1:1 1:2	Lokomotive der BR E 70 Lokoberteil. Einzelteile Nr. 37 ··· 43, 45 ··· 47.			Zeichgs. Nr. 43.5 Blatt 5	



BIST DU IM BILDE?

Aufgabe 50

Vor dem auf unserem Bild ersichtlichen Stellwerk „Egb" stehen eigenartige Gestelle mit einem Gewicht daran. Der aufmerksame Reisende wird solche Einrichtungen vor vielen anderen Stellwerken der DR auch schon bemerkt haben. In unserem Beispiel steht auf dem Gewicht vorne rechts die Zahl „12".

1. Wozu dienen diese Gestelle und wie nennt man sie?
2. Was bedeutet die Zahl oder sonstige Beschriftung auf den Gewichten?

Lösung der Aufgabe 49 aus Heft 8/58

Auf unserem Bild zeigt der Fahrdienstleiter aus dem Stellwerksfenster heraus eine dreieckige weiße Tafel mit rotem Rand und der schwarzen Beschriftung K. Dieses Signal — laut Signalbuch der DR handelt es sich hierbei um das Signal Zp 10 — gilt hauptsächlich dem Lokführer des Zuges, dem es gezeigt wird. Daher soll es möglichst auf der Lokführerseite gegeben werden. Die Tafel ist beiderseits beschriftet, so daß sie vom Lokomotivpersonal auch noch nach der Vorbeifahrt der Lokomotive durch Rückwärtsblicken aufgenommen werden kann. Begegnen sich zwei Züge, so darf dieses Signal nur erteilt werden, wenn die Aufnahme des Signals durch den falschen Zug ausgeschlossen ist. Bei Dunkelheit ist die Scheibe so zu halten, daß sie durch eine Lichtquelle angeleuchtet und dadurch erkennbar wird. Selbstverständlich muß auch der Zugführer des betreffenden Zuges das Signal Zp 10 zur Kenntnis nehmen.

Wie oben schon erwähnt, handelt es sich hier nicht um ein Kennzeichen, sondern um ein regelrechtes Signal laut Signalbuch der DR.

Das Signal gibt dem Lokführer auf, mit seinem Zug bis zur nächsten Zugfolgestelle die kürzeste Fahrzeit anzustreben, damit der nachfolgende Zug möglichst nicht aufgehalten wird. In jedem Dienstfahrplan (Buchfahrplan) ist neben der planmäßigen Geschwindigkeit auch für jeden Streckenabschnitt und Zug diese sogenannte kürzeste Fahrzeit angegeben, die vom Lokführer nur auf Signal Zp 10 oder bei Verspätungen anzuwenden ist. Diese kürzeste Fahrzeit darf jedoch niemals noch unterschritten werden. Das Signal Zp 10 darf nur auf solchen Strecken angewandt werden, auf denen es die zuständige Reichsbahndirektion ausdrücklich bestimmt. So hat z. B. die Rbd Berlin für ihren Bereich angeordnet, daß das Signal Zp 10 auf allen Strecken mit Ausnahme der Schmalspurbahnen und der Bahnen, auf denen die Betriebsvorschrift für den vereinfachten Nebenbahndienst (BNd) gilt, angewandt werden darf.

Foto: H. Dreyer, Berlin

Wie werden grüne Pflanzen-, Strauch- oder Baumteile zur Verwendung für die Landschaftsgestaltung präpariert?

Zuerst werden die Pflanzenteile mit einer Schnur zusammengebunden und zum Trocknen an der Luft aufgehängt (gut austrocknen lassen!). Dann werden sie in eine der unter 1. bis 3. genannten Lösungen getaucht, die mit den im Verhältnis angegebenen Teilen Wasser zu vermengen sind:

1. Tierischer Leim 1 : 10,
2. Pflanzlicher Leim 1 : 1 bis 1 : 2,
3. Glyzerin 1 : 4.

Nach dem Tränken werden die Teile abermals zum Trocknen aufgehängt. Anschließend können sie mit Plakatfarbe in den gewünschten Tönen gespritzt und weiter bearbeitet werden.

Bastelhansel

„Der Modelleisenbahner" ist im Ausland erhältlich:

Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Modelbane-Nyt; B. Palsdorf, Virum, Kongevejen 128; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34. Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Libraire des Méridiens, Klieneksieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris-VI; **Griechenland:** G. Mazarakis & Cie., 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co, 2—4, Beulingsstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Rumänische Volksrepublik:** C. L. D. C. Baza Carte, Bukarest, Cal Mosilor 62—68; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigergasse 7, Zürich I, und F. Naegeli-Henzi, Forchstraße 20, Zürich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Stalinova 46; Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Postovy urad 2; **UdSSR:** Zeitungen und Zeitschriften aus der Deutschen Demokratischen Republik können in der Sowjetunion bei städtischen Abteilungen „Sojuspechatj", Postämtern und Bezirkspoststellen abonniert werden; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura", P. O. B. 149, Budapest 62; **Volksrepublik Albanien:** Ndermarrja Shetnore Botimeve, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** Petschatni proizvedenia, Sofia, Léguè 6; **Volksrepublik China:** Guozi Shudian, Peking, P. O. B. 50; Hsin Hua Bookstore, Peking, P. O. B. 329; **Volksrepublik Polen:** P. P. K. Ruch, Warzawa, Wilcza 46.

Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner", Berlin.

Für unser LOKARCHIV

HANS KÖHLER, Erfurt

Dieselhydraulische Mehrzwecklokomotive V 200

Универсальный дизельгидравлический тепловоз серии V 200

Diesel-hydraulic various purpose locomotive V 200

Locomotive diesel-hydraulique à usage universel V 200

DK 625..282—843.6

Die dieselhydraulische Lokomotive V 200 der DB ist eine Weiterentwicklung der V 80*) und ihr daher in vielen Details ähnlich. Die äußere Form erscheint dem Auge ungewöhnlich, wenn man an vorangegangene Bauarten denkt. Der Gedanke, der bei der Schöpfung der Lokomotive zugrunde lag, richtete sich einmal auf eine gute Anpassung an moderne Schnellzugwagenformen, andererseits aber auch auf eine bequeme Dienstausübung des Fahrpersonals (daher die hochliegenden und weiträumigen Führerstände).

Der gesamte Fahrzeugkasten ist ein aus Vierkant-Profilholmen geschweißtes Gerippe, das mit dem Brückenrahmen eine zusammenhängende Konstruktion bildet. Letzterer besteht im wesentlichen aus zwei mit den Puffern axial verlaufenden Rohrträgern, die durch Blechstreben mit dem Gerippe verschweißt sind. Der Kasten wird von aufgeschweißten Blechen verkleidet. Teile des Daches sind abnehmbar.

Der Kasten stützt sich auf zwei Drehgestelle. Mit diesen ist er durch Lenker und Winkelhebel gekuppelt, die an Stelle von Drehzapfen die Kraftübertragung übernehmen. Drehzapfen sind also nicht vorhanden. Der Brückenrahmen taucht in die Gestelle ein. Sowohl an den quer zur Fahrzeugachse liegenden Flanken des Kastens als auch an denen der Gestelle sind Hartmangan-Stahlplatten aufgesetzt, die die Führung des Fahrzeuges übernehmen.

In der Mitte der Längs-Tragarme des Drehgestelles sind die Wiegefedern befestigt, auf die sich der Kasten in zwei Punkten auf jedes Gestell abstützt. Die Federspannschrauben gestatten eine freizügige Bewegung der Gestelle und sind außerdem der besseren Federung wegen noch mit Schraubenfedern verbunden.

*) s. „Der Modelleisenbahner“ 3 (1954), S. 297.

Bild 1 Dieselhydraulische Mehrzwecklokomotive Baureihe V 200 der DB. *Werkfoto: Krauß-Maffei*



Die Treibachsen laufen in Doppelpendelrollenlagern. Es sind Achslenker mit Silentblocklagerung eingebaut. Die Abstützung des Gestells auf die Achsen erfolgt über Blattfedern, die in den Tragarmen liegen.

Jedes Rad wird doppelseitig abgebremst, für jedes Rad ist ein eigener Bremszylinder vorhanden. Bei Geschwindigkeiten über 62 km/h werden die Radsätze mit 168 %, bei darunter liegenden Geschwindigkeiten mit 68 % abgebremst. Die Regelung übernimmt ein Achslager — Bremsdruckregler der Kss-Bremse.

Was die Bremsausrüstung der Lokomotive betrifft, so sei an dieser Stelle gleich erwähnt, daß auch ein neuartiges Führerbremsventil „Knorr D 2" Verwendung fand. Der Unterschied gegenüber dem der üblichen Bauart besteht — grob gesagt — darin, daß der Leitungsdruckregler mit dem Bremsventil vereinigt ist und eine Überladung der Bremse vermindert wird.

Als Antrieb dienen zwei Dieselmotoren mit je 1100 PS. Ursprünglich waren 1000-PS-Motoren eingebaut. Versuche zeigten aber, daß eine Leistungssteigerung notwendig ist. Dieses wurde bei der Serienlieferung berücksichtigt. In diesem Zusammenhang waren noch andere Verbesserungen vorzunehmen: Fahrschaltung, Motorkühlung, Heizung, Bremse u. a. m. Im äußeren Bild ist die Änderung u. a. an den Kiemen in der Stirnwandtür und an der Anordnung der Bremszylinder an den Drehgestellen zu sehen. Die Länge der Lok ist mithin ebenfalls so geblieben wie bei der Ursprungsausführung, allerdings ist der Maschinenraum durch die Verbesserungen enger geworden.

Die 12-Zylinder-Motoren werden entweder von Daimler-Benz oder von Maybach geliefert. Sie sind so ausgebildet, daß sie gegeneinander ausgetauscht werden können. Es kommen auch zwei verschiedene Getriebearten zum Einbau: 30 Lokomotiven erhielten ein Voith-Turbo-Getriebe, weitere 20 ein Mekydro-Getriebe. Das Voith-Getriebe hat 3 Flüssigkeits-Kreisläufe, während das von Maybach entwickelte Mekydro-Getriebe ein mechanisches 4-Gang-Getriebe mit vorgeschaltetem Wandler-Kreislauf ist. Beide Getriebe haben sich gut bewährt.

Die V 200-Serienlok hat eine gegenüber der Ursprungsausführung neuartige elektrische Steuerung, die mittels Schaltregler in Abhängigkeit von Leistung und Geschwindigkeit auch von anderen Bedienungsständen (andere Diesellok oder Steuerwagen bei Wendezügen) betätigt werden kann oder mit der außer der eigenen noch weitere Lokomotiven dieser Bauart bedient werden können. Motoranlasser, Lichterzeuger, „Sifa" (Sicherheitsfahrschaltung) und „Indusi" (Induktive Zugbeeinflussung) sind weitere Bestandteile der umfangreichen elektrischen Anlage.

An Stelle der bei den ersten Lokomotiven verwendeten beiden verschieden großen Lüftersätzen (Haupt- und Nebenlüfter) erhalten die Serienlokomotiven nur noch zwei große Sätze.

Diese Veränderung wurde durch Verwendung des HD-Öles (heavy duty-Öl) für sehr hohe Temperaturen möglich. Die Luft wird nicht mehr, wie bei den ersten Lokomotiven, in den Maschinenraum, sondern nach oben ins Freie abgeführt, weil die äußere Maschinenwärme bei dem dichten Gehäuse genügend hohe Temperaturen (auch im Winter) aufweist.

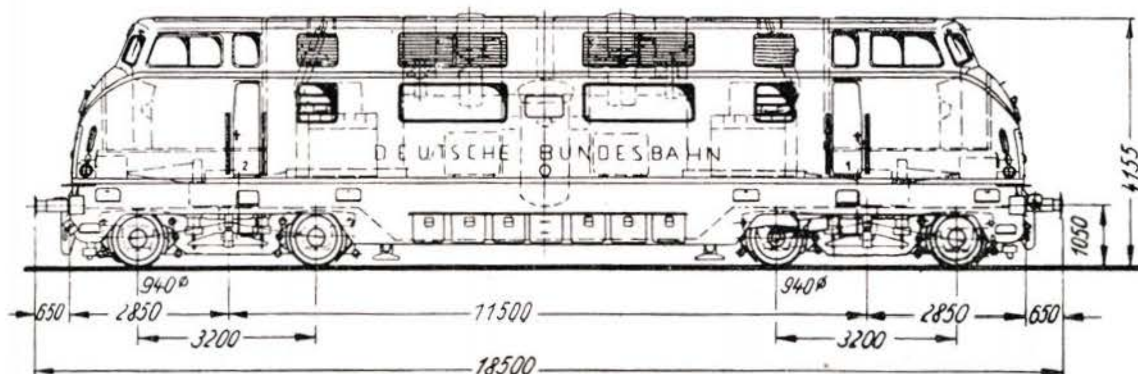


Bild 2 Maßskizze zu der dieselhydraulischen Lokomotive Baureihe V 200.

In der Mitte der Lokomotive zwischen den Lüftern befindet sich die Heizungsanlage, ein stehender Zweizugkessel für 4 kg/cm² Dampfdruck, der bis zu 900 kg Dampf je Stunde liefern kann. Der Kessel mit einer Heizfläche von 11 m² besitzt eine selbsttätige Steinkohlenteeröl-Feuerung. Die Speisewasserbehälter liegen zu beiden Seiten des Kessels und können an den üblichen Wasserkränen, zusätzlich aber auch über einen besonderen Anschluß durch Schlauch gefüllt werden.

Im Fahrzeugboden sind der Heizölbehälter, drei Kraftstoffbehälter für die Dieselmotoren, die Hauptbehälter und die Bleibatterien untergebracht.

Die Führerstände sind gegen den Maschinenraum durch Steinwollematten schalldicht abgeschlossen. Auch gegen äußere Fahrgeräusche sind sie isoliert. Die Räume sind hell und übersichtlich und je nach der Wetterlage oder Jahreszeit heizbar und belüftbar.

Die Lokomotiven der Baureihe V 200 werden außer im Langstrecken-Schnellzugdienst, z. B. auf der Strecke Hamburg-Altona—Würzburg („Domspatz"), auch im Wendezugbetrieb (Vorortverkehr Frankfurt/Main) eingesetzt.

Technische Daten

Achsfolge	B' B'
Dienstgewicht	73,5 t
Achsdruck	19 t
Größte Anfahrzugkraft	23,8 ... 25 t
Größte Dauerzugkraft	20 t
Kleinster durchfahrbarer Krümmungshalbmesser	100 m
Größte Geschwindigkeit	140 km/h
Kleinste Dauergeschwindigkeit	19 km/h
Dieselkraftstoffvorrat	3300 l
Heizölvorrat	1000 l
Speisewasservorrat	4000 l

Schrifttumsnachweis

Lokomotiv- und Werkstättentechnik, Frankfurt/Main, 1953 und 1957.

Berichtigung

Bei der Lok der Baureihe 38 auf dem Rücktitelbild des Heftes Nr. 7/1958 handelt es sich um die Lok 38 1452. Sie gehört der Baureihe 38^{10-40} an, ist also eine ehemalige pr P 8.

HERBERT LUNOW, Berlin

Verbesserung der Betriebssicherheit an Weichen und Kreuzungen der Baugröße H0

Улучшение безопасности движения на стрелках и перекрестках в масштабе «H 0»

Betterment of working-safety on switches and crossings of gauge H 0

Augmentation de la sécurité de fonctionnement des aiguillages et des croisements en H 0

DK 688.727.815

Bei den meisten Weichen und Kreuzungen stellt die isolierte Herzstückspitze eine kritische Stelle in der Gleisanlage dar, die den glatten Durchlauf der Lok, besonders bei langsamer Fahrt, oft in Frage stellt. Bekanntlich treffen an der Herzstückspitze zwei verschiedene Potentiale zusammen, so daß eine Verlängerung der stromführenden Schienen bis zum Zusammentreffen an der Spitze nicht möglich ist, da diese dann durch den Laufkranz der Lokräder gleichzeitig berührt werden würden, womit Kurzschluß gegeben ist und die Lok stehen bleibt. Mitunter sind aber auch die Radaufläufe reichlich hoch bemessen, so daß eine Lok mit hohen Spurkränzen aufläuft, die Schienen nicht mit der Lauffläche erreicht und ebenfalls stehenbleibt.

Es gibt eine einfache, sichere Lösung, die jede Lok, selbst solche mit sehr kurzen Achsständen, diese kritische Stelle an den Herzstücken passieren läßt. Bild 1 zeigt als Beispiel die neue doppelte Kreuzungsweiche der Fa. Pilz nach der Verbesserung, während im Bild 2 deutlich zu erkennen ist, wie es gemacht ist. Es ist lediglich nötig, dünne Kupfer- oder Messingblechstreifen, deren Dicke etwa 0,2 mm betragen soll, zwischen Herzstück und Flügelschiene einzulegen. Länge und Breite der Streifen ist jeweils besonders anzupassen. Die Streifen werden seitlich am stromführenden Schienenfuß angelötet. Die Streifen müssen fest und glatt am Radauflauf anliegen. Hierauf ist beim Anlöten zu achten, damit die Streifen nicht gegen die Räder von fahrenden Fahrzeugen angehoben werden können.

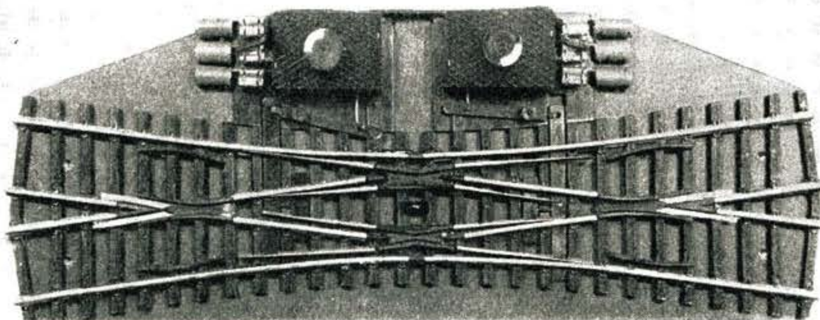


Bild 1 Doppelte Kreuzungsweiche der Firma Fritz Pilz, Sebnitz (Sa.), nach ausgeführter Änderung.

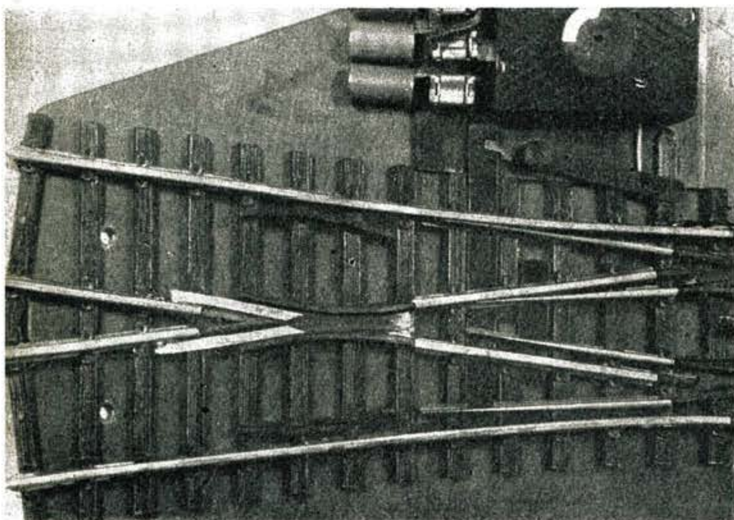
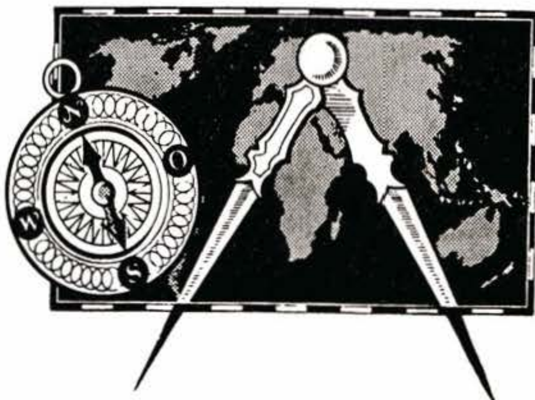


Bild 2 Die Einzelheiten der Änderung gem. Bild 1 sind hier zu erkennen.

Diese kleine, wertvolle Verbesserung ist in unserer Arbeitsgemeinschaft erprobt und für betriebssicher befunden worden.

Anmerkung der Redaktion:

Dieser Vorschlag ist auch für einfache Weichen und Kreuzungen anwendbar. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Stromversorgung von Lokomotiven mit starrem Rahmen, deren Stromabnahme andernfalls kritisch ist. Zu empfehlen wäre eine ähnliche metallische Auslegung der Doppelherzstücke einer Kreuzung. Bei der üblichen elektrischen Trennung durch die Mittellinie der Kreuzungsweichen, die durch die Herzstückspitze verläuft, entstehen bei Doppelherzstücken keine elektrischen Schwierigkeiten.



KOMPASS

UND KARTE

sind unentbehrlich zur Orientierung

⨂ Genau so unentbehrlich ist wegweisende Wirtschaftsliteratur. Gleich Kompaß und Karte orientiert sie über das wichtigste Geschehen in der gesamten Wirtschaft.

⨂ Sich orientieren und mit der Entwicklung schritthalten kann nur, wer regelmäßig ökonomische Fachliteratur studiert. Auf Ihrem Fachgebiet halten wir auf der Messe nicht nur Ihre Fachzeitschrift

„Der Modelleisenbahner"

bereit, sondern darüber hinaus auch noch über 60 andere Fachzeitungen und Fachzeitschriften für Industrie, Handwerk, Handel, Verkehr und Verwaltung sowie über 200 Fachbücher der Wirtschaftswissenschaften und -praxis.

⨂ **Orientieren Sie sich über die Vielseitigkeit unseres Angebotes an den Informationsständen in den Messehäusern der Innenstadt oder an unserem Messehauptstand im Hansa-Sonderbau II in der Grimmaischen Straße.**

Auf Wunsch senden wir Ihnen Prospekte Ihres Wirtschaftszweiges kostenlos.



VERLAG
DIE WIRTSCHAFT
BERLIN

Berlin NO 18 Am Friedrichshain 22

Spielzeugeisenbahnen

Spur S = Spurweite 22,5 mm
(mit Taschenlampenbatterieantrieb)

Die Vorzüge unserer Bahnen:

Stabile Ausführung
Wirklichkeitsnahe Formgebung
Billige Preislage

VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm/Thüringen

Willy WINOS Noster
ELEKTRO RADIO
TEL. 273912 GEGR. 1897
BERLIN O 17 · BRÜCKENSTR. 15a
Modelleisenbahnen und Zubehör — Technische Spielwaren
Alles für den Bastler

. . . und zur Landschaftsgestaltung:

DECORIT-STREUMEHL

zu beziehen durch den fachlichen Groß- u. Einzelhandel und die Herstellerfirma

A. u. R. KREIBICH
DRESDEN N 6, Friedensstr. 20

G. A. Schubert

Fachgeschäft für Modelleisenbahnen

Dresden A 53 Hüblerstraße 11
(Am Schillerplatz)

Pikotrafo mit eingebautem Gleichrichter, 110 V 44,15

Pikorelais 7,05

Einbaugleichrichter, 1,2 A, 24 V, 17,95

Kurzschlußauslöser bis 4 A 7,25

Rustoschienen, 3-Leiter, trittfest, besonders zum Ausbau von Märklinanlagen geeignet, in 75 und 90 cm ⌀ —,10, sämtliche Kurzstücke —,07

Rustokreuzung —,44

Hruska-Weichenantrieb 4,35

Geschenkhalle
am Fritscheplatz, Zwickau

Kommissionsgeschäft des Großhandelskontors f. Modelleisenbahnen.

Unser Leserkreis

wird auf die Rubrik „Kleinanzeigen" hingewiesen. Kauf- und Verkaufswünsche aus privaten Kreisen veröffentlichen wir an dieser Stelle bei billigster Preisberechnung

KLEINE ANZEIGEN

Angebote auf Chiffre-Anzeigen bitten wir an den Verlag DIE WIRTSCHAFT, Berlin NO 18, zu richten. Auf dem Umschlag ist die am Schluß der Anzeige genannte Chiffre (zwei Buchstaben u. Ziffer) zu vermerken.

Verkaufe MAERKLIN
H0 Modellanlage ca. 850,— DM.
Angebote erbeten unter ME 046.

Verkaufe: Gleise, 4 Weichen, 1 Kreuzung Marke „Primus"
Suche: „Modelleisenbahner" 1953 H. 7, 11, 12 und 1954 H. 1
G. Satzer, Dresden A 45, Reisstr. 14c

Suche dringend
Heft 4/52, 12/53, 1, 7–10/54, 2/56
Schultz, Stralsund, Tribseer Damm 75

Suche vollständige Jahrgänge 5/1955 und 6/1956 der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner".
Angebote erbeten unter ME 043.

Suche MAERKLIN-LOK Spur H0 auch reparaturbedürftig
K. Hahn, Schleiz/Thür., Markt 29

Suche Hersteller
von Modellen jeder Art.
Anschauungs- Demonstrier- u. Funktions-Modellen.
W. Wittmann, Leipzig C 1
Barfußgäßchen 13 I

Dietzel Modellgüterwagen



Hier noch Worte zu verlieren, ist nicht nötig, es ist Ihnen ja schon lange bekannt: Die plastische Nachbildung der einzelnen Details, zu öffnende Schiebetüren, wirklichkeitsgetreues Wageninnere finden Sie nur bei Dietzel-Modellen. Überrascht stellen Sie fest, daß auch die Bremsanlage, Bremsgestänge, Druckkessel, Bremsen und die Träger des Fahrgestells mit höchster Präzision auf das Modell übertragen wurden.

Daß Sie nicht nur Modellwagen kaufen wollen, die schön aussehen, ist Ihr gutes Recht, Sie sollen auch technisch einwandfrei bedient sein. Die Radsätze sind mit gehärteten und polierten Stahlachsen ausgerüstet. Daraus ergibt sich der gute Lauf der Wagen und eine lange Lebensdauer. Und für die Sicherheit Ihres Fahrbetriebes wurde die neue Kupplung mit dem „gekröpften Schiebeblech" geschaffen.

Die Signale werden mit der gleichen Sorgfalt hergestellt. Es wird Sie noch interessieren, daß hierzu der moderne Werkstoff Perlon verarbeitet wird, der so unverwüstlich ist.

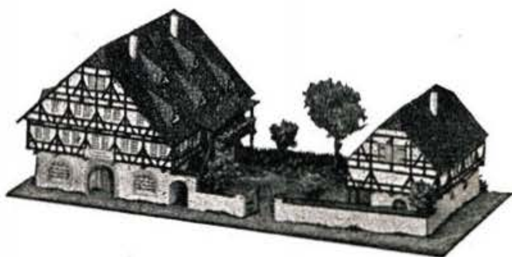
Von Dietzel-Modellwagen und Dietzel-Modellsignalen werden Sie nie enttäuscht sein!

Ihr Fachhändler wird Sie gern beraten, er hält das Sortiment für Sie bereit!

Günter Dietzel

Leipzig S3 · Kantstraße 47

Jetzt ist die richtige Zeit zur Ausgestaltung Ihrer Anlage!



Vergessen Sie nicht, sich rechtzeitig um

die beliebten



zum Selbstaufbau

zu bemühen, denn sie erfreuen sich immer wieder stärkster Nachfrage·
Z. Zt. über 30 verschiedene Gebäude lieferbar. Zu beziehen durch den Fachhandel.

Viel Freude mit Ihrer Modellbahn wünscht Ihnen

H. AUHAGEN K.-G., MARIENBERG (ERZGEBIRGE) - Seit 1885

FORDERN SIE KOSTENLOSEN PROSPEKT

Lieferungen in alle Welt

stellen die Qualität unserer Erzeugnisse unter Beweis.
Unsere Modelle für die Miniatureisenbahn Spur H0 sind Spitzenerzeugnisse der deutschen Industrie.
Wir liefern innerhalb der DDR nur an das GHK Kulturwaren und an den privaten Großhandel.

Im Ausland weisen wir gerne Bezugsquellen nach.

Werner Swart & Sohn
Plauen/Vogtl. (DDR)
Krausenstr. 24



SPUR HO

Primus-Schienen und Weichen
Güterzug- und Personenwagen
Eisenbahnzubehör
Einzelteile für den Eisenbahnmodellbau

HERR Kommanditgesellschaft

Technische Lehrmittel - Lehrmodelle

BERLIN - TREPTOW

Heidelberger Str. 75/76 - Fernruf 277622

Wir stellen auf der Leipziger Herbstmesse nicht aus.

ELASTIC

„Sachsenmeister" Metallbau Kurt Müller, Markneukirchen (Sa.)

Das Gleis auf geräuschdämpfendem, verzugsfreiem Unterbau

NEU: SM-Lichtsignale

5 verschiedene Typen, modellgetreu für H0

PROSPEKTE DURCH DEN HERSTELLER
VERKAUF NUR DURCH DEN FACHHANDEL

ERICH UNGLAUBE



Das Spezialgeschäft für den Modelleisenbahner.
Große Auswahl in Bastlerteilen und Fertigwaren von Firmen:
PIKO – HERR – REHSE – EHLCKE – ZEUKE – PILZ
We-Ba-Weichen-Bausätze und Profile 2,0–2,5 und 3,5 mm hoch Regler mit Umschalter
Piko-Vertragswerkstatt
Telefon 58 54 50 Berlin O 112, Wühlischstr. 58, Bahnhof Ostkreuz
Kein Katalog- und Preislistenversand

WERNER BACH, Werkstatt für Feinmechanik



OELSNITZ (Vogtland), Kirchplatz 5, Ruf 122
PIKO-VERTRAGSWERKSTATT
Herstellung von:
Normenprofil, **Fußlaschen**, **Schwellenband** nach DIN-Normen in den Baugrößen TT, H0, S und 0
sowie **Hakenplatten** für alle Baugrößen
Zu beziehen durch den Fachhandel

Erst eine abwechslungsreiche Landschaftsgestaltung bringt Ihre Modelleisenbahn-Anlage zur vollen Geltung!
Die „TeMos"-Kollektion bietet Ihnen ein reichhaltiges Sortiment an Empfangsgebäuden, technischen Bahnbauten und Wohnhäusern in gediegenem Material und hochwertiger Qualitätsarbeit.
„TeMos"-Artikel sind nur über den Fachhandel lieferbar.

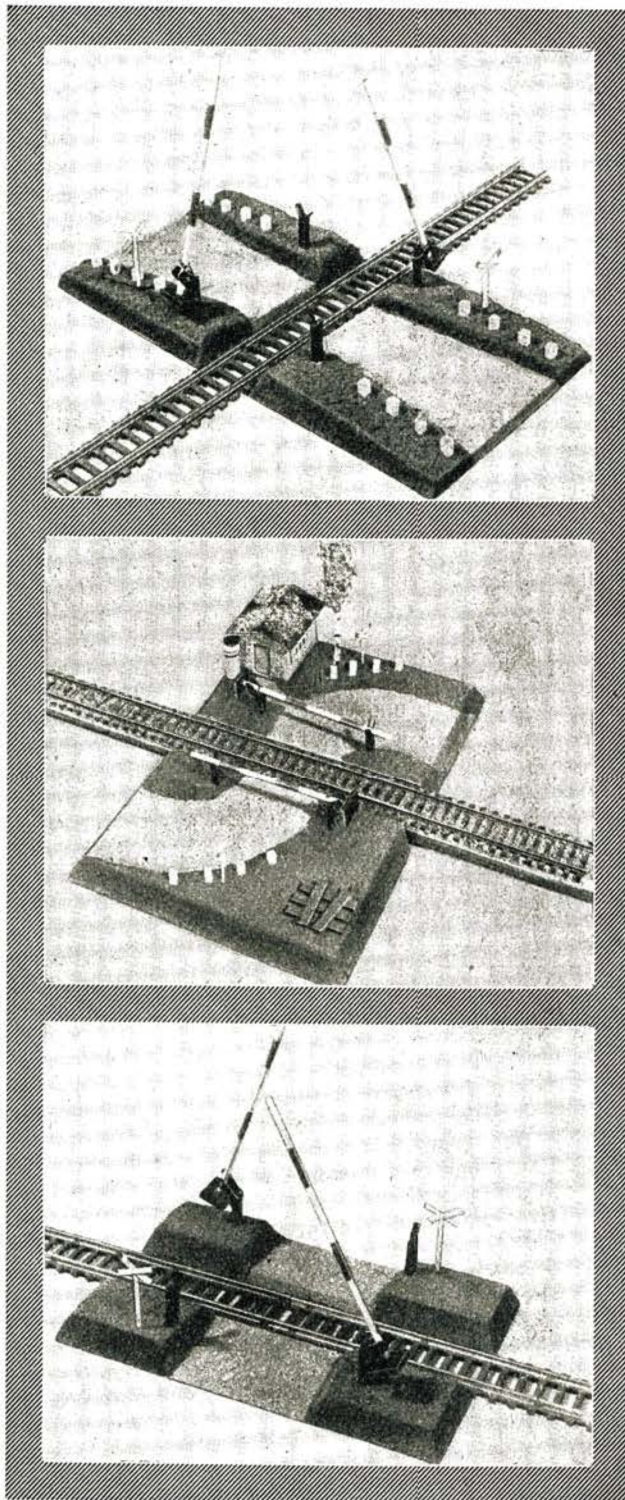


Gebäudemodelle

Jetzt auch für Spur TT

HERBERT FRANZKE, Köthen (Anh.)

ZUR LEIPZIGER MESSE: PETERSHOF, STAND 190



1

2

3



Elektro-magnetische Bahnübergänge (Ho)

Bild 1: Normaler, gerader *B1-Bahnübergang*
Nr. 109/38, 120×105 mm
für 14—19 Volt

Bild 2: *B3-Bahnübergang* mit S-Kurve (einmalig)
Nr. 109/36, mit beleuchtbarem Haus und Birke, 140×105 mm, für 14—19 Volt

Bild 3: Schmaler, gerader *B4-Bahnübergang*
Nr. 109/33, 170×40 mm
für 14—19 Volt

und weiteres Zubehör zur Modelleisenbahn (Ho)

Bild 4: *20-t-Verlade-Bockkran*
Profil-Handarbeit

Bild 5: *Flügel - Hauptsignale, elektromagnetisch*
1- und 2-Flügel-Signal mit Beleuchtung
Nr. 109/12 und 109/561
(Flügel getrennt gesteuert) für 14—19 Volt

Bild 6: *Wasserturm* Nr. 109/40
Profil-Handarbeit

HANS RARRASCH

Modelleisenbahnzubehör
Halle (Saale), Ludwig-Wucherer-Str. 40

Zur Messe in Leipzig: Petershof, 1. Etage, Stand Nr. 175. Verkauf nur an Wiederverkäufer über Großhandelskontor Leipzig, Berlin, Frankfurt (Oder), Magdeburg, Ludwigslust und Rostock.



4

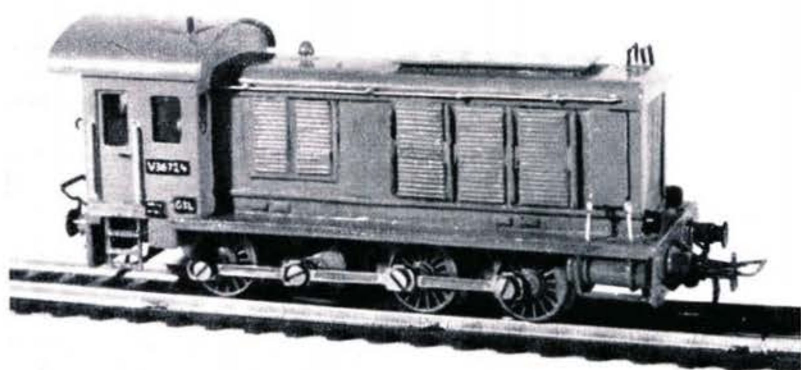


5 6

Das gute Modell



Im Anschluß an unserem Bericht in Heft 8/58 stellen wir heute weitere Modelle vor, mit denen sich Modelleisenbahner aus Ost und West am V. Modellbahnwettbewerb der DDR beteiligten.



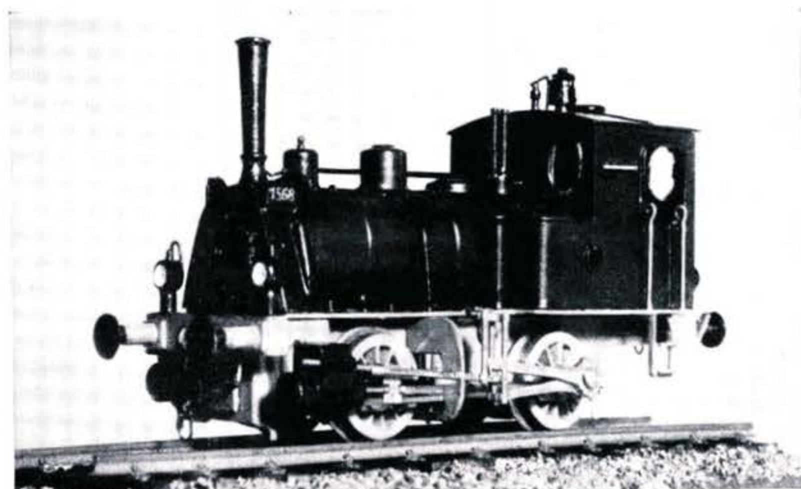


Bild 1 Theo Graf aus Plauen ist der Erbauer dieses H0-Modells, dem er den Namen „Flickelmühle" gab. Der 28jährige technische Angestellte erzielte mit diesem Modell den 10. Preis in seiner Bewertungsgruppe.

Bild 2 Der erste Sieger in der Gruppe der Einzelteilnehmer von 14 bis 18 Jahren, der 16jährige Oberschüler Michael Günther aus Plauen, baute auch diese „V 36" in der Baugröße H0.

Bild 3 Unter den Einzelteilnehmern über 18 Jahre erzielte Günter Barthel aus Erfurt mit seinem H0-Modell „T 3" den 4. Preis.

Bild 4 Der 46jährige Arbeiter Willi Wendler aus Westberlin, erster Sieger seiner Bewertungsgruppe, fertigte unter anderem auch dieses 0-Modell einer Lok der Baureihe 18 an.

FOTOS: G. ILLNER, LEIPZIG

